

Faralli & Mazzanti Vulcan S (2009)

MOTORNYTT måndag 4 november
Föregående fredag 1 november

1. **Nya jätteaffären - 15 bilmärken samlas**
2. **Volvo ska kapa 40 procent av utsläppen per bil till 2025**
3. **10 månaders väntan på Volvos Kina-byggda laddhybrid**
4. **Nya Jeep Wrangler värdelös i älgtestet!**
5. **Prov: Audi Q5 55 TFSI e är den nya laddhybridsuven**
6. **Tesla Model X provkörd — dyr men inte felfri**
7. **Tesla Model 3 blir taxi i New York**
8. **SsangYong Korando elektrifieras med stort batteri**
9. **Utsläppsmålen kommer inte att nås**
10. **Kolväten snabbkyler elbilarnas batterier**
11. **Batterivärmare sänker laddtiden dramatiskt**
12. **Vätgasbilar är nyckeln för att klara klimatmålen**
13. **Hyundai köper in sig i svensk vätgasteknik**
14. **Hyundai visar vätgaslastbil inspirerad av 1930-talet**
15. **General Motors återkallar 638 000 bilar**
16. **Svenska bilköpare grönast i Europa**
17. **Ferrarin räddad - sultanens bilsamling ruttnar bort**
18. **Ford Thunderbird**
19. **Grattis Panther Solo!**
20. **Lewis Hamilton världsmästare i Formel 1**

1. Nya jätteaffären - 15 bilmärken samlas

Redaktören bytbil

Fiat-Chrysler går ihop med Peugeot-Citroën-Opel



Jätteaffären mellan Fiat-Chrysler (FCA) och Peugeot (PSA) har fått grönt ljus av bolagens styrelser. Affären, värd nästan 500 miljarder kr, kan få konsekvenser för bilindustrin i hela världen. 15 bilmärken finns i den nya koncernen.

Fiat-Chrysler verkar uppenbarligen sugna på äktenskap efter att ha nobbats av Renault. En ny storaffär är nu klar efter att bolagen officiellt bekräftat att affären ska genomföras. Den amerikansk-italienska biljätten går samman med franska PSA-gruppen med märken som Peugeot, Citroën, Opel och Vauxhall.

Det återstår fortfarande att signera ett formellt avtal, och det finns fortfarande många detaljer som gör att giftermålet kan gå i stöpet, så som det gjorde med Renault.

Men mycket talar för att den nya jättefusionen blir av. Enligt initierade källor ger samgåendet årliga kostnadsbesparingar på nästan 50 miljoner kronor.

Den nya konstellationen innehåller bilmärken som Alfa Romeo, Lancia, Fiat, Chrysler, Jeep, Peugeot, Citroën och nyligen förvärvade Opel. Det skulle bli världens fjärde största biltillverkare. Planen är enligt Reuters att Peugeots vd Carlos Tavares ska leda företaget, medan Fiat Chrysler ordförande John Elkann skulle bli ordförande i det nya företagets styrelse.

För Fiat skulle Peugeot kunna bli en perfekt partner för att klara att hänga med i utvecklingen i en bilvärld som snurrar allt fortare. I maj försökte ordföranden John Elkann få ihop Fiat-Chrysler med Renault, men det stupade på invändningar från både franska staten och Nissan som är en viktig partner till Renault.

FCA hotas också att knäckas av utsläppsböter från EU på sju miljarder kronor årligen för att bolagets bilar släpper ut för mycket koldioxid. Peugeot är redan långt framme med elbilar och kan hjälpa Fiat att snabbt få ut el- och hybridbilar på marknaden.



PSA:s bilmärken:
Citroën
DS
Ambassador
Opel
Peugeot
Vauxhall
Aixam

FCA:s varumärken
Alfa Romeo
Chrysler
Dodge
Fiat
Jeep
Lancia
Maserati
Ram



NyTeknik

2. Volvo ska kapa 40 procent av utsläppen per bil till 2025

Johan Kristensson

2019-10-16 13:00

På sju år ska livscykelutsläppen från en bil från Volvo Cars sänkas med 40 procent, motsvarande 21 ton koldioxid.



I samband med onsdagens lansering av Volvo Cars första elbil för masstillverkning, XC40 Recharge, presenterar företaget även en ny klimatplan. Planen sägs ligga i linje med det globala klimatavtalet från Paris 2015 som syftar till att begränsa den globala uppvärmningen till 1,5 grader Celsius jämfört med förindustriella nivåer. Volvo Cars har därför satt en ambition om att vara ett klimatneutralt företag 2040.

– Vi transformerar vårt företag genom konkreta åtgärder, inte symboliska löften, säger vd Håkan Samuelsson i ett uttalande.

Som ett steg på vägen mot det övergripande målet för klimatneutralitet lanserar Volvo Cars ytterligare ett mål: livscykelutsläppen för Volvobilar ska sänkas med 40 procent mellan 2018 och 2025.

Läs mer: Här är allt vi vet om Volvos första elbil XC40

Sedan tidigare har företaget sagt att hälften av de sålda fordonen ska vara helt eldrivna till 2025, vilket i så fall skulle sänka avgasutsläppen från nya bilar med hälften. Utöver det vill Volvo minska koldioxidutsläppen från leverantörskedjan med 25 procent till 2025. Samma sak gäller utsläppen från företagets totala verksamhet, inklusive tillverkning och logistik. Sedan tidigare finns också målet om att 25 procent av plasten i bilarna ska vara återvunnen 2025.

Volvo kommer att börja redovisa livscykelutsläpp för alla nya modeller från och med XC40 Recharge, som alltså presenteras i dag. Någon siffra för den bilen finns dock inte med i det på förhand utskickade materialet.

Från 53 ton CO2 till 32

Volvo presenterar heller ingen siffra för en bils genomsnittliga livscykelutsläpp för 2018, som alltså ska utgöra beräkningsbasen för 2025-målet, varken i pressmaterialet eller i senaste hållbarhetsredovisningen. På en fråga från Ny Teknik svarar Katarina Adamson, kommunikationschef, att Volvos estimerade globala fotavtryck 2018 var 34 miljoner ton koldioxid i hela värdekedjan, vilket inkluderar livscykelutsläppen för sålda bilar det året. Det innebär 53 ton per bil.

Till 2025 ska Volvo därmed ha sänkt sina utsläpp till drygt 20 miljoner ton koldioxid, motsvarande knappt 32 ton per bil över livscykeln.

Läs mer: Volvo bildar motorföretag med Geely

Det genomsnittliga avgasutsläppet för nya Volvobilar i EU uppgick 2018 till 133 gram CO2 per kilometer, en ökning med 7 gram sedan 2014, vilket bland annat förklarats av att testcykeln förändrats.

År 2021 ska den siffran i Volvos fall ha sänkts till cirka 110 gram per kilometer, annars väntar böter . Målet för hela EU:s nybilsflotta är som bekant 95 gram per kilometer i snitt 2021, men för Volvos del har siffran alltså satts till cirka 110 gram, vilket beror på att företaget bygger stora och tunga bilar.

Uppdaterad version: Utsläppssiffror tillagda efter kontakt med Volvo Cars.



JOHAN KRISTENSSON

RELATERADE ARTIKLAR

Fordon
Volvo bildar motorföretag med Geely

Premium
Elbilsoffensiven i Frankfurt: Reaktion snarare än aktion

Automation
Volvo CE utökar 5g-anläggning – ska visa upp prototypmaskiner i utmanande miljö

Elbilar
Provkörning: Volvo XC90 B5 – ”Inte revolutionerande”

3. 10 månaders väntan på Volvos Kina-byggda laddhybrid

Redaktören bytbil, 2019-11-01

Volvo sålde 8 gånger fler dieslar än laddhybrider



Laddhybrid – var god och dröj. Om du vill ha en ny Volvo kan du få vänta i upp till 10 månader. Sveriges mest sålda bilmärke har bara levererat 3700 laddhybrider i Sverige i år – men över 30.000 dieselbilar.

– Vi väntar oss kortare leveranstider för laddhybrider framöver, då vi ökar produktionen inom kort. Nuvarande leveranstider beror främst på hög efterfrågan från våra kunder och ett generellt högt tryck på batterileverantörer, säger Katarina Adamson, presstalesperson hos Volvo.

Sverige är ledande land inom EU när det gäller laddhybrider och elbilar. Hela 13,5 procent av de sålda bilarna i september var laddbara, av det utgjorde laddhybrider drygt hälften, sju procent av försäljningen. EU-tvåan Nederländerna är långt efter Sverige.

Inför nästa år när reglerna skärps i bonus-malus-systemet så spås laddhybriderna bli ännu mer eftertraktade och utgöra en ännu större andel av försäljningen. Om du har rätt körmönster kan en laddhybrid spara 70 000 kr på tre år i minskade skatter och bensinkostnader för en privatbilist, visar beräkningar som BytBil har gjort.

Men den som beställer en laddhybrid i dag kan få vänta länge – i alla fall om du vill ha Sveriges mest sålda bilmärke Volvo. Även tvåan Volkswagen har kö efter sin nya laddhybrid Passat GTE.

Den som i dag beställer en Volvo XC60 T8 Twin Engine laddhybrid får vänta ända till augusti på leverans. Det uppger flera Volvohandlare som BytBil har pratat med.

– Den är otroligt populär och byggs i Kina, därför tar det tid, säger en Volvohandlare till BytBil.

Volvo XC40 T5 Twin Engine är Volvos billigaste hybrid och kostar 459 900 kronor. Den som beställer i dag får dock vänta till försommaren med leverans. Framåt maj, efter sju månaders väntan, kan din XC40 laddhybrid dyka upp. Volvo V60 dröjer nästan lika länge om du vill ha den laddbar, cirka ett halvårs väntan. Vill du ha en snabbare leverans är det de stora modellerna V90 och XC90 T8 Twin Engine som gäller, där kan du få leverans redan i januari-februari.



Nyligen gick Volvos vd Håkan Samuelsson ut och lovade en stor laddbilssatsning under namnet Recharge och ger ett åsr gratis laddning till kunder. Nu hoppas man också kunna leverera laddbilar snabbare. År 2025 ska varannan Volvo vara elektrisk – men det är långt dit. Hittills i år har Volvo sålt 3700 laddhybrider av sina totalt 44 000 sålda bilar i Sverige. Det kan jämföras med dieselbilarna som sålts i över 30 000 exemplar. Och elbilen XC40 Recharge börjar säljas först om ett år.

– Vi väntar oss kortare leveranstider för laddhybrider framöver, då vi ökar produktionen inom kort. Nuvarande leveranstider beror främst på hög efterfrågan från våra kunder och ett generellt högt tryck på batterileverantörer. Något vi åtgärdat genom att teckna avtal med CATL och LG Chem för att säkra vår batteriförsörjning för det kommande årtiondet, säger Katarina Adamson på Volvos pressavdelning.

Volkswagen har nyligen börjat leverera den uppdaterade Passat GTE som tidigare varit Sveriges mest sålda laddhybrid, men som inte funnits att köpa under cirka ett års tid. Nu finns det återigen bilar att få tag i. Ute hos handlarna står det nu enstaka lagerbilar, men den som vill speca bilen efter sina egna önskemål kan få vänta till mars månad innan bilen kan levereras, enligt flera handlare som BytBil har talat med.

Hos Kia och Mitsubishi verkar det något enklare att få leverans. Mitsubishi Outlander Phev är Sveriges mest sålda laddhybrid hittills i år, och det finns fortfarande relativt gott om lagerbilar att få tag i. Även Kia har flera modeller där det går att få tag i lagerbilar fortfarande.

Sannolikt kommer marknaden för laddhybrider

Sveriges mest sålda laddhybrider 2019

Mitsubishi Outlander Phev
Kia Niro Plug in
Kia Optima
Volvo V60
Volvo XC60
Mini Countryman
Volvo S/V 90
BMW 530e
Volvo XC90
BMW 220 XE

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Nya Jeep Wrangler värdelös i älgtestet!

Linus Pröjtz, 30 oktober 2019

Jeep Wrangler uppvisar i älgtestet ett mycket ovanligt och farligt beteende, och det i hastigheter betydligt lägre än de som normalt krävs för att en bil ska anses vara godkänd i undanmanöverprovet.



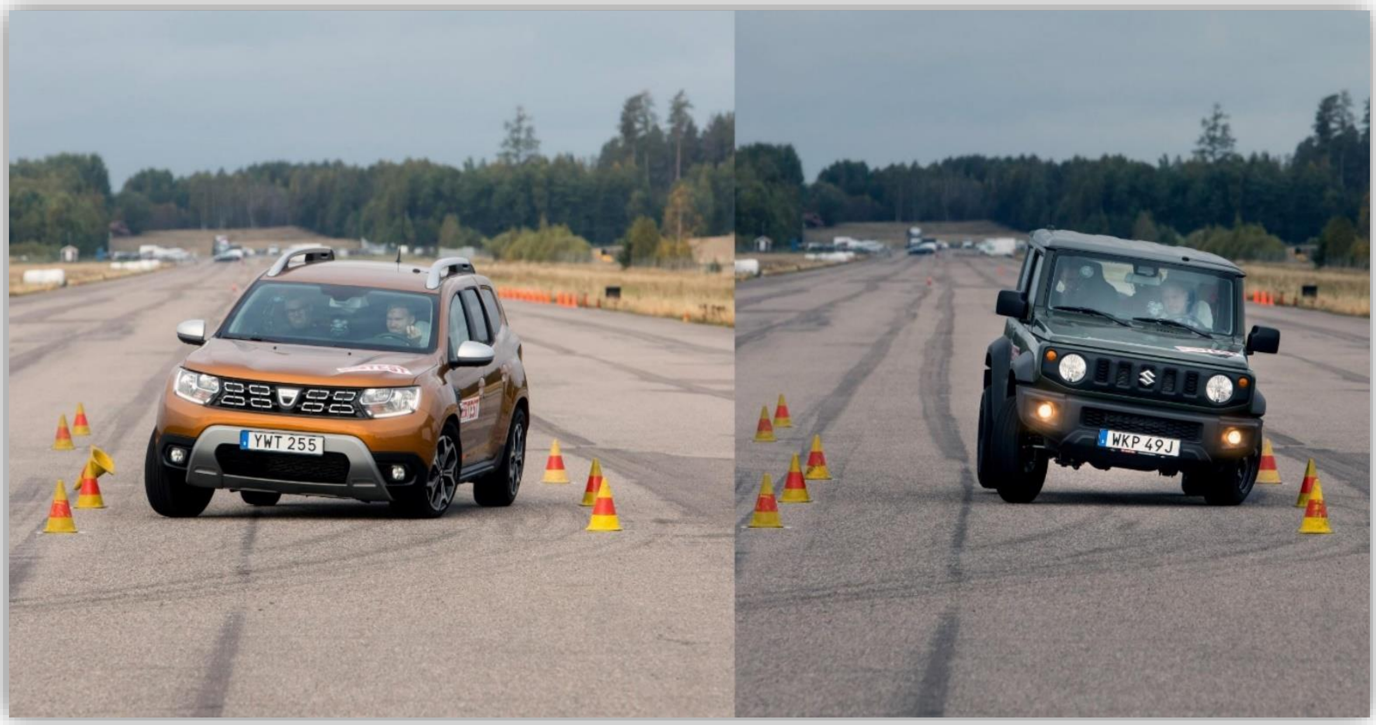
FILM: ***https://delivery.youplay.se/r/5A6D0***

Det ser inte ut som att det händer något omvälvande när vi kör nya Jeep Wrangler genom älg-testet. Den är inte på väg att välta, inte heller kastar den ut i yviga sladdar genom konbanan. Just därför ser det inte särskilt anmärkningsvärt ut på bilderna. Men det är dessvärre långt ifrån sanningen.

Normalt startar vi testet med ingångshastighet på 70 km/h. Det är den nivån som alla bilar ska klara för att anses godkända och just därför väljer vi den hastigheten. Sedan blir det uppåt eller nedåt beroende på vilken säkerhetsnivå bilen levererar.

Med Jeep Wrangler Sahara Unlimited 2,0T 4WD väljer vi att börja i 65 km/h. Vi har redan känt att bilen kränger en hel del vid snabbare styrutslag och magkänslan säger att det kan vara en klok plan att börja i en lägre hastighet. Bilen är registrerad för en tjänstevikt på 2 095 kg och en totalvikt på 2 495 kg och vi har som vanligt lastat med folk på alla passagerarplatser och sand-säckar i bagaget för att nå upp till totalvikten. Däcktrycket är således justerat efter det av till-verkaren angivna trycket för lastat fordon.

Första körningen genom älgtestet blir ett bryskt uppvaknande. Oskar Krüger styr med van hand bilen snabbt åt vänster för att undvika vår imaginära älg (eller barn eller lastbil) och lägger sedan med full kraft om åt höger för att styra runt hindret. Men bilen reagerar knappt.



Dacia Duster och Suzuki Jimny, som båda ingår i testet med Jeep Wrangler, klarar älgtestet med godkända 72 km/h, även om de genomför undanmanöver med vissa besvär.

Det som händer har vi knappt varit med om tidigare, Jeep Wrangler hinner inte lägga om kursen utan fortsätter ut ur banan till vänster. Om det hade varit ute på vägen hade vi kört rakt ner i diket utanför det mötande körfältet.

Tyngden i styrningen tillsammans med den inneboende tyngden i hur bilen reagerar ger en extrem seghet i reaktionerna. Det är just denna seghet som ger bilen dess osäkra beteende, vi måste ju kunna styra tillbaka till rätt körfält – men det går inte.

Vi sänker hastigheten radikalt, ner till 58 km/h. Nu visar sig Jeep Wrangler orka hantera de krafter som bilen själv bygger upp och vi tar oss genom banan. Så även i 60 km/h trots att styrningen redan nu är brutalt tung att hantera. Till slut klarar Wrangler även 62 km/h – men där går gränsen. Minsta lilla hastighetsökning innebär att banan, vilket i förlängningen innebär vägen, inte räcker till i bredd. Redan vid 63 km/h skulle bilens vänstra framhjul skära ner mot dikeskanten och vid 65 km/h hade hela bilen farit ner i diket.

Referenserna under det här testet är Dacia Duster och nya Suzuki Jimny, två bilar som båda klarar 72 km/h. Uppträdandet för bägge bilarna är inte utan dramatik, det ska tilläggas. Men samtidigt är hastigheten 10 km/h högre än för Jeep Wrangler.

Dacia Duster har väldigt tydliga ingrepp från antisladdsystemet. Så pass tydliga att framvagnen på Duster dras ut mot det mötande körfältet. Lägg därtill ett lätt studsande beteende och en onormalt tung styrning så förstår ni att beteendet är långt ifrån perfekt. Men bilens format tillsammans med det faktum att det går att byta riktning inom banan gör att Dacia Duster tillslut ändå klarar 72 km/h. Godkänt med andra ord.

LÄS MER: Hela testet med Jeep Wrangler, Suzuki Jimny och Dacia Duster

Suzuki Jimny är på många sätt lik Jeep Wrangler i sin uppbyggnad. Bägge är rambyggda bilar med stela axlar fram och bak samt skruvfjädring och snäckstyrning med servo. Den lilla japanska bilen kränger rejält redan vid 60 km/h genom älgtestet och styrningens utväxling kräver mycket rattande – men det fungerar. Även i 65 km/h då vi även märker tydliga antisladdingrepp och seg

styrning. Vid 70 km/h märker vi att vi är nära gränsen, men ännu en gång tar vi oss igenom – med grav understyrning och kraftig krängning och tydliga antisladdingrepp. Vid 72 km/h når vi gränsen. Bilen klarar sig precis och den gör det tack vare antisladdingreppen. Med andra ord en lika ålderdomlig konstruktion som hos Jeep Wrangler, men som hos Suzuki Jimny presterar tack vare sitt moderna antisladdsystem. Och det mindre formatet.

Vilket tar oss tillbaka till ruta ett – Jeep Wrangler Sahara Unlimited 2,0T 4WD. Att den inte får hjälp av antisladdsystemet beror till stor del på att hastigheten är för låg. Det händer inget anmärkningsvärt, det sladdar inte men tyngden i styrningen och tyngden i bilen skjuter ett eventuellt säkert beteende i sank. Det var länge sedan vi upplevde något liknande och därför finns bara en sak att säga – undvik Jeep Wrangler Sahara Unlimited 2,0T 4WD tills vidare.

3 frågor till Jeep

Teknikens Världs frågor till Jeep:

- Jeep Wrangler Sahara Unlimited 2,0T 4WD underpresterar i älgtestet, max hastighet genom konbanan blir 62 km/h. Hur kan Jeep godkänna ett så dåligt och osäkert beteende?
- Varför prioriterar inte Jeep ett säkert beteende i en undanmanöver?
- Vad är er kommentar till de svenska Jeep Wrangler-ägarna om resultatet i älgtestet?



Maria Johansson

Maria Johansson PR Manager, FCA Sweden AB, svarar:

”Jeep Wrangler har tidigare genomgått liknande undanmanöverprov som Teknikens Värld nu har utfört. Resultaten har antingen varit i linje med eller bättre än fordon av liknande vikt, storlek och konstruktion.

Modellen uppfyller eller överträffar de av myndigheter utfärdade säkerhetsföreskrifter på alla marknader där den säljs.

Då Teknikens Världs tester och synpunkter är viktiga för oss skulle vi så snart som möjligt vilja träffas och genomföra ett undanmanöverprov tillsammans med er.”

Linus Pröjtz

auto motor & sport

5. Prov: Audi Q5 55 TFSI e är den nya laddhybridsuven

Av Wiggo Björck, Publicerad 2019-10-31, 06:28

Audi ger sig till slut in i laddhybridsuvracet med suven Q5 och resultatet är riktigt bra. Volvo XC60 T8 har fått en värdig konkurrent.



Provkörningen innehåller:
• Vad är nytt?
• Hur är den att köra?
• Ska jag köpa en?

Vad är nytt?

Audis elektrifieringspush är i full gång och till 2025 ska Audi sälja 20 elbilar och 10 laddhybrider. Några av dem är redan visade.

Först ut är Audi Q5 TFSI e som redan finns tillgänglig i Sverige när du läser detta. Tidigare versioner av Audi Q5 med vanlig dieseldrivlina har hänfört testlaget som slängt sig med både "kung i klassen" och "sedankänsla i suvformat". Hög kvalitetskänsla, komfort och säkerhet, helt enkelt.

Allt det finns kvar och nu läggs dessutom lite eldrift till i receptet i form av en elmotor monterad mellan förbränningsmotorn och växellådan.

Det första som slår mig när jag hoppar in i Q5 TFSI e är att i stort sett ingenting ändrats på insidan från standardmodellen – av godo i det här fallet. Instrumenteringen är däremot annorlunda och domineras av en ekonomimätare som lär kännas bekant om man kört någon elektrifierad bil tidigare.



Här är allt som synes likt en vanlig Q5
och till skillnad från i vissa andra modeller har MMI-vredet bevarats.



Det enda som egentligen skvallrar om att man sitter i en laddhybrid
är EV-knappen intill startknappen på mittkonsolen.

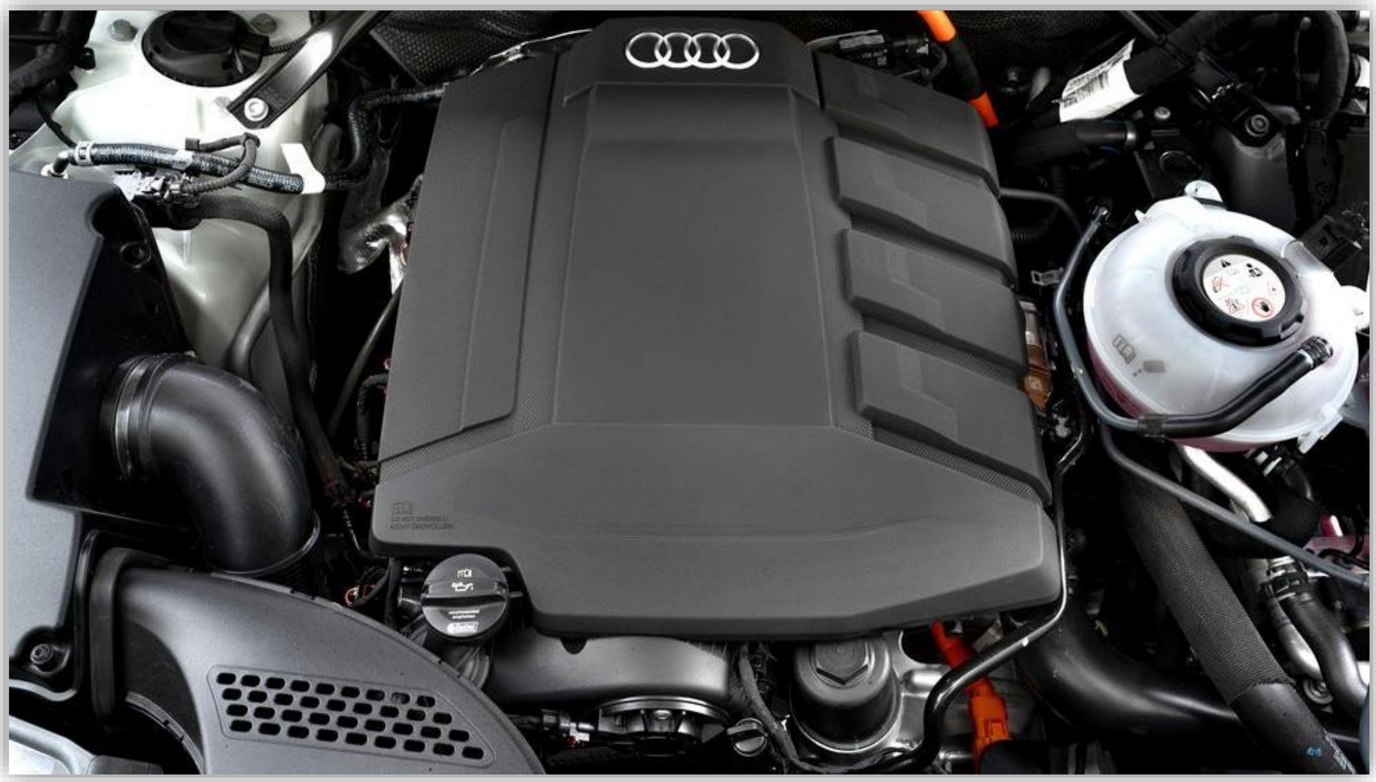
Det borde då också vara bekant att det är svårt att använda den begränsade elräckvidden effektivt i en laddhybrid.

Att till exempel köra eldrift på motorväg är sällan en bra idé och det drar snabbt slut på batteriet. Audi Q5 TFSI e har därför en uppdaterad version av Audis Predictive Efficency Assistant (PEA) som väljer mellan eldrift och bensindrift baserat på rutten man har lagt in i navigationsystemet, men då krävs också att föraren faktiskt lägger in målet i navigationen för att funktionen ska fungera.

Även regenerering eller "segling" i friläge styrs av PEA och baseras på faktorer som hastighetsbegränsning, avstånd till hinder framför bilen, rådande trafik och vägens lutning.

Hur är den att köra?

Det blir kanske tjatigt i en elbilsprovkörning men det första som slår mig när jag rullar iväg i Q5 är – säg efter mig nu – hur mjukt och ljudlöst den accelerar. I stadstrafik rullar man riktigt bekvämt och odramatiskt.



Synkronmotor plus en bekant fyrcylindrig 2,0 TFSI.
Den kombinerade effekten känns mer än tillräcklig.

Väl ute på motorväg väljer PEA att slå på 2,0 TFSI-motorn vilket knappt märks alls förutom ett dovt motorljud. Jag gasar lite för mycket visar det sig när pedalen plötsligt knackar mig under foten. Jag lyfter den. En grön lampa föreställande en fot som gör detsamma är tänd i instrumenteringen.

PEA vill att jag ska segla och jag passar på att sätta på den adaptiva farthållaren. PEA tar över helt och har uppenbarligen bättre koll än jag på fartbegränsningarna utanför München där det är 50 km/h i tätorten trots att ingen skylt säger det.



Utseende som vilken Q5 som helst. Men under skalet finns en laddhybriddrivlina.



90 liter av lastutrymmet har offrats för elektrifieringen,
i form av ett något höjt golv. Rymligt ändå.

För att vara ordentlig måste jag testa den utlovade sportigheten så PEA får ta baksätet en stund. Jag gasar på och jo visst, systemeffekten på 367 hästkrafter är helt klart tillräcklig även om det kanske inte känns riktigt lika piggt som de 390 hästkrafter i Volvo XC60 T8 Twin Engine. Väghållningen håller också samma nivå som grundbilen och styrningen är snabb och viktad om än lite för filtrerad för min smak (på märkestypiskt manér).

Bromskänslan är också helt godkänd. Enligt Audi används regenerering istället för skivbromsarna för lättare inbromsningar, max 0,3 g för att vara exakt. Skillnaden märks men stör inte nämnvärt under min tur.

Så hur är räckvidden? 43 kilometer, påstår färddatorn att bilen ska kunna prestera när jag hoppar in i den. Med EV-läget påslaget under en bit av sträckan blir det mycket blandad körning efter PEA:s tycke men klart är att den WLTP-testade räckvidden på "över 40 km" känns helt rimlig. Det är ändå mot slutet av min runt sju mil långa och inte helt ecodrivekörda färd som elstapeln försvinner.

Nördfakta

Audi har som nämnts valt att till skillnad från Volvo sätta en synkronmotor mellan 2,0 TFSI-motorn och växellådan istället för på vardera axeln. Man har säkerligen förlorat lite räckvidd på att bevara den mekaniska fyrhjulsdriften och det är helt klart en lösning som andas konverterad förbränningsplattform. Däremot är det nog anledningen till den i stort sett sömlösa övergången mellan el och bensin.

Ytterligare en standardfiness är en integrerad värmepump precis som i gamla Q7 e-tron TDI som kan hålla kupén varm utan att bensinmotorn drar igång.

Borde jag köpa en?

Om du redan står och tittar på en medelstor laddhybridsuv i den övre prisklassen – inte för att det finns mycket att titta på i den kategorin ännu förutom Volvo XC60 T8 Twin Engine – känns Q5 TFSI e som ett mycket starkt alternativ.

Bergsolid byggkvalitet och mycket hög komfort är svårt att tacka nej till. Det som egentligen skaver är elräckvidden som bara är konkurrenskraftig mot äldre laddhybrider. Förstås, det kan vara Audi som gör sig en otjänst genom att inte deklarera en förrädisk maxräckvidd som alla andra.

Audi Q5 55 TFSI e Quattro lär bli en populär förmånsbil framöver samtidigt som prislappen ser till att privatköparna till största delen uteblir.



Batterikapaciteten är 14,1 kWh. Maximal laddkapacitet är 7,4 kWh på 2,5 timmar. Tre olika laddkablar ingår inkluderande en Mode 3 Typ 2.

AUDI Q5 55 TFSI e QUATTRO

TEKNISKA DATA

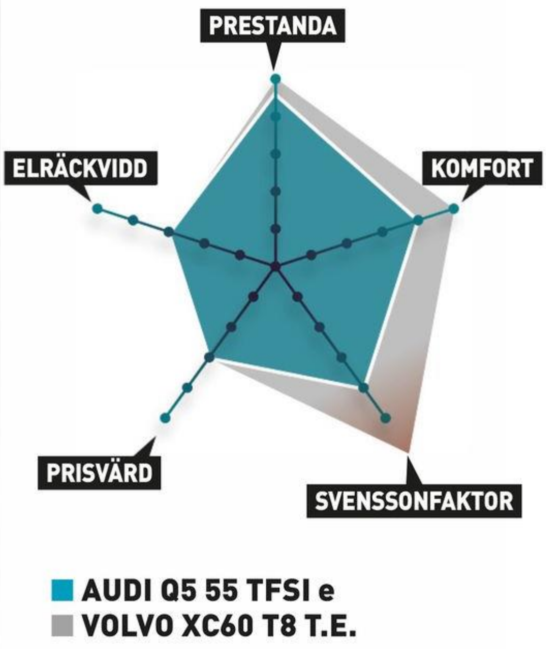
MOTOR: R4, turbo, bensin, 1 984 cm³, 252 hk vid 5 000–6 000 r/min, 370 Nm vid 1 600–4 500 r/min. Elmotor 105 kW (143 hk) 350 Nm. Systemeffekt 367 hk vid 5 700 r/min, 500 Nm vid 1 600–4 500 r/min. 7-växlad dubbelkopplingslåda, fyrhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 663/1 893/1 661 mm. Axelavstånd 2 819 mm. Tjänstevikt 2 105 kg. Bagagevolym 465 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 5,3/14,3 sek. Toppfart 239 km/h. Förbrukning 2,3–2,7 l/100 km, CO_2 53–62 g/km. Räckvidd WLTP minst 40 km.

PRIS: 596 700:–. Aktuell nu.

PERSONLIGHET



SUMMERING

BÄST: Stark motor, fin drivlina, stabila köregenskaper och mycket teknik.

SÄMST: Saftig prislapp, medelmåttig elräckvidd.

★★★★

RECHARGE

6. Tesla Model X provkörd — dyr men inte felfri

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-10-22 12:50, uppdaterad 2019-10-31, 10:43

Brutalt snabb med plats för 7 personer. Falk-dörrarna är spektakulära men det är tyvärr inte kvalitetsintrycket.



FILM: *https://delivery.youplay.se/r/4EFA9*

Alrik Söderlind har provkört Teslas stora suv och han har hittat tre riktigt dåliga sidor av denna rymliga bil, men också tre goda anledningar till att Model X kan vara det bästa köpet i klassen. Vilka argument väger tyngst?

Har man velat ha en stor eldriven suv har Model X, med sina märkliga Falkvingdörrar, varit det enda alternativet. Men nu har det dykt upp konkurrenter från både Audi och Mercedes som är billigare och dessutom tyska – vilket kanske bara det är en anledning till att välja bort den amerikanska Teslan. Tysk kvalitet brukar vara bra.

Tesla Model X erbjuder riktigt stora utrymmen och ett stort batteripaket, men i gengäld ligger prislappen på över en miljon kronor – se filmen och avgör sedan om detta är den stora familjens önskedröm.

Nytt elbilstest visar: Tesla Model X är effektivare än Audi e-tron

Elbilarna håller värdet riktigt bra – Tesla överlägset bäst

Pär Brandt

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. Tesla Model 3 blir taxi i New York

Erik Wedberg, 31 oktober 2019

Snart kommer New York-borna kunna hoppa in i en gul Tesla-taxi. Tesla Model 3 har som första helt eldrivna bil godkänts för att användas i taxitjänst i New York.



Bilden är ett montage.

Tänk på New York och du kommer förmodligen att se en gul taxi framför dig. Kanske en gul Ford Crown Victoria, eller det riktiga originalet – en Checker. På senare år har dock gula Toyota-bilar tagit över gatubilden i New York, men det kan det bli ändring på nu. New York City Taxi and Limousine Commission har nu godkänt Tesla Model 3 för taxibruk. Den har fått status som en så kallad ”medallion taxi” och den är den första elbilen att få det.

LÄS MER: **Mercedes EQC mot Audi e-tron och Tesla Model 3**

Av de 36 bilmodeller som finns på listan över godkända taxibilar är många hybrider. Listan domineras av Toyota som bland annat har Camry, Highlander och RAV4 i taxitrafik. Även Nissan har fått en modell godkänd – den lilla skåpbilen NV200, dock inte i eldrivet utförande.

Teslan må vara den enda elbilen som har godkänts för taxidrift i modern tid i New York, men den är absolut inte den första. New Yorks allra första taxibolag hette Samuel’s Electric Carriage and Wagon Company och de började köra, som namnet antyder, med tolv elektriskt drivna vagnar år 1897 och vid 1900-talets början fanns inte mindre än 1 000 eldrivna taxibilar i New York.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. SsangYong Korando elektrifieras med stort batteri

Erik Wedberg 31 oktober 2019

En helt ny generation SsangYong Korando avtäcktes på vårens bilsalong i Genève. Nu bekräftar SsangYong att Korando kommer i eldrivet utförande, och kanske har de hittat ett hål i elbilsmarknaden.



Fjärde generationen SsangYong Korando premiärvisades på Genèvesalongen i våras men än så länge har den inte visat några tecken på att komma hit till den svenska marknaden. Den presenterades med en bensinmotor på 1,5 liter och en 1,6-litersdiesel och att en eldriven version också skulle komma nämndes bara lite i förbifarten.

Nu avslöjar sydkoreanerna mer om den kommande elbilen. Den förväntas få namnet Korando E100 och ska släppas ut på marknaden under första kvartalet 2021. Den ska på framhjulen av en elmotor med 190 hästkrafter och ha ett batteripaket med en kapacitet på 61,5 kWh. Det ska ge Korando E100 en räckvidd på cirka 42 mil enligt mätning i NEDC-körcykeln. Det är i underkant mot vad konkurrenter som Hyundai Kona Electric (44,9 mil) och Kia e-Niro (45,5 mil) presterar, men nya Korando är en lite större bil med bättre innerutrymmen som kan göra att den hittar en egen plats på elsuvmarknaden.

Korando blir SsangYongs första elbil, men den kommer att få sällskap av fler. Den lite mindre modellen Tivoli väntas också elektrifieras och SsangYong har för brittiska Autoexpress avslöjat att de arbetar på en ny plattformsarkitektur endast avsedd för elektriskt drivna modeller i C- och D-segmenten. Den första bilen ska stå färdig år 2024.

SsangYongs elektriska satsning kommer inte helt ur intet. Sedan 2011 ägs märket av indiska Mahindra som har tidigare erfarenheter av elbilar och dessutom tävlar i Formel E.





FILM: ***https://youtu.be/8Z44myiy2pQ***

SsangYong Korando
☆☆☆☆☆
Skydd av vuxna: 88
Skydd av barn: 85
Oskyddade trafikanter: 68
Förarstödsystem: 74

[Läs mer på Euro NCAP]()

NyTeknik

9. Bilbranschen: Utsläppsmålen kommer inte att nås

Felix Björklund

2019-10-31 07:33

Parisavtalet i all ära, men ska utsläppsmålet nås måste regeringarna bjuda till. Det menar den europeiska bilbranschen. "Även om alternativa bränslen ökar generellt i EU är diskrepansen mellan olika länder extremt oroande", säger Eric-Mark Huitema på ACEA.



I Uppsala säljs det fler rena elbilar än vad det säljs laddbart i hela Baltikum. Det är ett faktum som får europeiska bilbranschen ACEA att oroa sig enormt. För om EU ska nå det utsläppsmål för transporter som har satts upp så kommer det att behövas en hel del förändringar.

I sin rapport "Making the Transition to Zero-Emission Mobility" kom ACEA fram till att det är för stora skillnader mellan EU-länderna. I de rika västländerna går marknadsandelen för elektrifierat upp, men i öst ligger de kvar på en väldigt låg nivå. Samma korrelation finns mellan nord och syd, där försäljningen i norr trummar på i mycket högre utsträckning än söderöver. Detta är ett problem som ACEA anser att EU-kommissionen måste tackla om de menar allvar med att försöka nå utsläppsmålen.

Läs mer: **Långa resor ska klimatdeklareras: ”Transportsektorn är nyckeln”**

– När vi trycker på mot övergången till utsläppsfri mobilitet så måste vi försäkra oss om att inget land eller medborgare lämnas på efterkälken, säger ACEA:s generaldirektör Eric-Mark Huitema i ett uttalande.

Och tittar man på siffrorna ligger det något i vad organisationen säger. 2017 var första gången på tio år som genomsnittsutsläppet per nytt fordon inte gick neråt. Ett trendbrott som återupprepades i fjol då genomsnittet steg ytterligare. Ökningen beror enligt ACEA på att dieselskandalen hösten 2015 påverkade kunder att rata diesel – och gå på bensinbilar istället. Endast en liten del av de som hade råd valde att köpa en laddbar bil.

Enligt statistiken står det klart att rika länder som subventionerar laddbart är de som kan åtnjuta en noterbar marknadsandel. I dagsläget är det tolv av 28 EU-medlemmar som ger någon form av incitament för att välja elektrifierade fordon. I Polen, där inga subventioner ges, är marknadsandelen endast 0,2 procent. I andra ändan har vi Sverige vars bonus-system gör att vi hade en andel på 8 procent i fjol – och hittills i år ligger den siffran på 13,5 procent.

– Mobilitet måste fortsätta vara tillgängligt för alla delar av samhället. Det är därför vi uppmanar regeringar att instifta meningsfulla och hållbara incitament för att stimulera försäljningen över hela EU, säger Eric-Mark Huitema.

Läs mer: Vois grova räknemiss: En faktor 1000 fel på miljönyttan

Men stämmer verkligen det här? Svaret är inte helt enkelt, men det verkar som att ACEA noga valt vilka siffror de vill presentera. Det är ju ändå en branschorganisation. När de säger att endast länder med en BNP per capita på över 42 000 euro har en marknadsandel för laddbara bilar på 3,5 procent så är det inte en lögn. Men då missar man helt att Portugal, vars BNP per capita endast är 20 800 euro, har en andel på 3,4 procent.

Och det här slår lite hål på ACEA:s uppmaning om att regeringar i EU måste subventionera mera. Förvisso har Portugal en del incitament. Vid köp av en elbil subventioneras 3 000 euro för privatpersoner eller 2 250 euro för företag, detta under förutsättning att bilen inte kostar mer än 62 500 euro. Dessutom var det bara avsatt 3 miljoner euro – något som har gjort att alla pengarna redan är slut. Men subventioner är inte allt. I Slovenien har man de högsta och det har inte gett någon större utdelning i form av ökad försäljning.

Fråntaget detta så är det ju inte felaktigt att branschorganisationen pekar ut att omställningen mot en elektrifierad fordonsflotta går alldeles för långsamt – i alldeles för många länder.

NyTeknik

10. Kolväten snabbkyler elbilarnas batterier

John Edgren

2019-10-31 10:05

Snabbladdning med allt högre effekter kommer också att kräva en bättre kylning av elbilarnas batterier. Nu tror Shell att kolväten kan vara lösningen.



McLaren Applied Technologies levererar batterier till Formula E-fordon.
Bilden från New York City E-Prix 2019, föraren Alex Lynn i Panasonics team.

Biltillverkarnas snabbladdare erbjuder allt mer kräm – exempelvis har Porsche utlovat att deras elbil Taycan ska kunna laddas med 350 kW från och med 2021. Men en begränsning ligger i att höga effekter får batterierna att åldras i förtid – och teknikutvecklingen av att kyla cellerna släpar efter.

Vid indirekt kylning är batteriet inkapslat, och i likhet med vanliga förbränningsmotorer leds en vatten- och glykollösning runt i kanaler i höljet. Men den klassiska metoden har sina begränsningar, och för att få en riktigt snabb kylning skulle själva battericellerna behöva sänkas ned i ett kylmedium – så kallad ”immersion cooling”.

Då kan batteripacken också göras mer kompakta, och ges en högre energitäthet. Det viktigaste är dock att en god kylning förhindrar att de upphettade cellerna snabbt slits ut.

– Det är det här som är den verkligt avgörande aspekten, säger Chris Dobrowolski, koordinator för Shells E-fluids inom motorsport till Automotive News Europe.

Läs mer: Här är batteriklivet som Europa måste klara

För ”immersion cooling” krävs en dielektrisk vätska, det vill säga en vätska som står emot elektrisk spänning. Nu föreslår Shell att den skulle kunna utgöras av kolväten. Vätskan framställs då av metan, och ursprunget skulle kunna vara hushållsavfall.

Chris Dobrowolski berättar att flera tillverkare tittar på den här kylmetoden för sina batteridrivna prestandabilar, bland andra Mercedes och Fiat Chrysler. Dielektrisk vätska har också hittat in i Formel E, genom batteripacken som byggs av Lucid Motors. Tekniken distribueras genom McLaren Applied Technologies, och de tror att den kan vara användbar även för nischade privatfordon.

– Immersion cooling är absolut applicerbart på bilar, speciellt de som använder ett batteri med väldigt mycket kraft, säger Anthony Law, chef för motorsport-batterier hos McLaren Applied Technologies.

Bland nackdelarna finns att den dielektriska vätskan är tyngre än vatten och glykol, och att det kommer gå åt mer energi för att pumpa den runt battericellerna.

NyTeknik

11. Batterivärmare sänker laddtiden dramatiskt

Text: Patrick Ekstrand

Publicerad: 2019-10-31

Litiumjonbatterier kan laddas betydligt snabbare om de värms upp till 60 grader, dessutom utan att ta skada. Detta enligt forskare i USA som har utvecklat den nya metoden som innebär upp till 500 kilometers räckvidd efter bara tio minuters laddning.



Batteriet de har utvecklat är ett vanligt litiumjonbatteri med en tunn nickelfilm som värmer upp det vid laddning.

Den nya laddmetoden går stick i stäv med tidigare rön, som visar att litiumjonbatterier tar skada om de laddas vid temperaturer på 60 grader eller högre. Hemligheten ligger i att snabbt kyla ned batteripaketet när det har laddats, annars bildar litiumet så kallade dendriter – utväxter på anoden – som kan orsaka kortslutning och bränder.

– Vi kan göra så i 2 500 laddcykler, motsvarande en körsträcka på 800 000 kilometer, utan att batteriet tar skada, säger Chao-Yang Wang , professor vid Penn State University.

[Läs mer om forskningsresultaten i det senaste numret av den vetenskapliga tidskriften Joule.]

RECHARGE

12. Hyundai: Vätgasbilar är nyckeln för att klara klimatmålen

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-10-31, 15:14

Trots kritiken mot bränslecellsbilarna kommer spela en viktig roll, enligt många bilchefer.



Den tidigare BMW M-chefen Albert Biermann har gått till Hyundai där han bland annat introducerat nya prestandamodeller.

Få biltillverkare har satsat så mycket på elbilar och laddhybrider som Hyundai och Kia. Flera av koncernens laddbilar ligger i topp över Sveriges mest sålda.

Men storsatsningen på batteribilar kommer inte räcka för att nå utsläppsmålen, tror Albert Biermann, som är utvecklingschef på Hyundai och som tidigare jobbade på BMW:s M-avdelning.

Enligt honom kommer istället vätgasbilarna vara helt avgörande för att nå utsläppsmålen i Parisavtalet. Hyundai har plöjt ned stora belopp i utvecklingen av vätgasbilar och andra vätgasfordon.

"Vi är helt övertygade om att det inte kommer vara möjligt att nå koldioxidmålet för 2050 utan vätgas. Vi började vätgasutvecklingen för 20 år sedan och har fortsatt sedan dess. Vi vet att det kan vara väldigt hjälpsamt för att lösa många av problemen och med rätt hållbar energikälla är den väldigt ren och grön", sa Albert Biermann i samband med en konferens i Israel, skriver Autocar.

Hyundai säljer idag både fullhybrider, mildhybrider, laddhybrider, batterielbilar och vätgasbilar.

"De här teknikerna kommer samexistera under lång tid och det är svårt att säga just nu på vilka områden vilken teknik kommer vara den bästa lösningen och hitta kunder", säger Albert Biermann.



Hyundai Nexo är en av få vätgasbilar som säljs till konsumenter.

Hyundai är inte ensamma om att utveckla vätgasbilar. Mercedes, BMW och Audi har alla utvecklat vätgasbilar under lång tid och i en årlig undersökning som görs bland bilindustrins högsta chefer är många helt övertygade om att vätgasbilarna på sikt kommer bli viktigare än dagens batterielbilar.

Vätgasbilar har en inbyggd bränslecell som omvandlar vätgas till energi som driver bilen. Ur avgasröret kommer vattenånga. Till fördelarna hör att det går snabbare att tanka en vätgasbil än att ladda en elbil och att räckvidden inte påverkas på vintern på samma sätt som i batterielbilar.

Men kritikerna hävdar att vätgastekniken är extremt ineffektiv och att den heller inte är särskilt klimatsmart om vätgasen framställs på fel sätt. I Sverige finns dessutom försvinnande få vätgasmackar att tanka vid.

Läs också: Tanka vätgasbilen Hyundai Nexo – så går det till

Hemligt brev avslöjar: Kia "blockerar" laddbilarna

Tanka vätgasbilen Hyundai Nexo – så går det till

"Ju fler elbilar, desto fler problem – med vätgas är det tvärt om"

Hård kritik mot vätgastekniken – batterielbilar betydligt effektivare



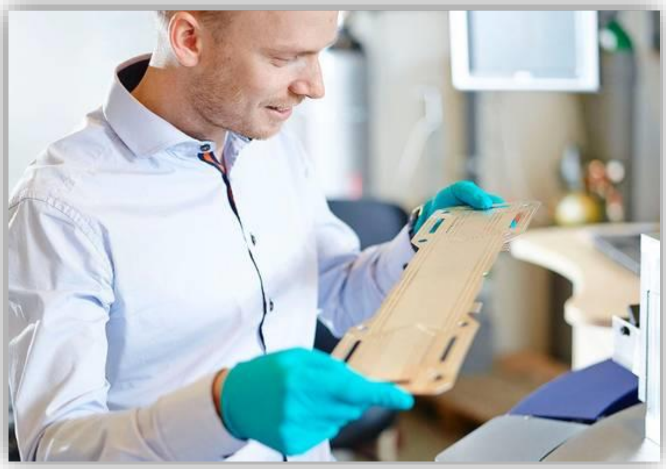
Erik Söderholm

NyTeknik

13. Hyundai köper in sig i svensk vätgasteknik

2019-11-01 09:10, **John Edgren**

Impact Coatings i Linköping tillverkar keramiska material som radikalt minskar behovet av ädelmetaller i bränsleceller. Nu ska Hyundai gå in som delägare, och samarbeta kring vidareutvecklingen.



Tidigare har vätgasbilarna fördyrats av att flödesplattor i bränslecellsstackarna kräver ädelmetaller. Men svenska Impact Coatings har utvecklat en PVD-baserad keramisk beläggning och produktionsteknik som gör de dyra metallerna överflödiga.

Nu har Hyundai Motor Company tecknat ett samarbetsavtal med Impact Coatings kring utvecklingen av beläggningsteknik för de bipolära flödesplattor av metall som utgör en nyckelkomponent i bränslecellsfordon. Om bolagsstämman godkänner nyemissionen kommer biltillverkaren att gå in som delägare. Det ger ett tillskott på 65 miljoner kronor för Linköpingsföretaget.

– De väljer oss dels för beläggningen och vår PVD-kunskap, men det som kanske är ännu viktigare är folket. De investerar i människorna. Vi har visat att vi kan driva ett bolag och att grejerna fungerar, säger Torbjörn Sandberg, vd för Impact Coatings, till Ny Teknik.

Läs mer: ”Det finns en enorm potential som vätgas kan realisera”

Han berättar att företaget har mer än tio års erfarenhet av beläggningar för bränsleceller. Med PVD (physical vapor deposition) kan man i vakuum lägga väldigt tunna och täta skikt av nästan vilka material som helst, och man kan designa beläggningen utifrån de egenskaper som efterfrågas.

Det finns ett antal konkurrerande lösningar för att ersätta ädelmetallerna, exempelvis hos Sandvik. De marknadsför förbelagt stål som plattan sedan stansas ut ur, vilket kan medföra risk för att beläggningen skadas. Impact Coatings beläggning görs istället efter stansningen av metallplattan, vilket är en fördel för bränslecellstackens livslängd.



Torbjörn Sandberg, vd för Impact Coatings

”En unik kombination”

Företagen använder också olika beläggningsmaterial.

– Vår lösning ger en unik kombination av låg kostnad, hög energieffektivitet och lång livslängd. De tekniska egenskaperna kommer av beläggningens låga elektriska kontaktresistens och höga korrosionsskydd av metallplattan, säger han.

Sandberg berättar att man redan har levererat ett industriellt beläggningssystem till en kinesisk bränslecellstillverkare. Nu ska Impact Coatings tillsammans med Hyundai undersöka och forska kring en ny generation av material, processer och utrustning för applicering av bipolära flödesplattor inom en mängd områden.

Avtalet stipulerar också att svenskar måste finnas på plats i Sydkorea. Inledningsvis blir det en säljare som ska se till att få ut fler system i Asien, och en person från utvecklingssidan som ska jobba med framtidens lösningar.

Men innebär då det material som redan finns att hindret för billiga vätgasbilar är undanröjt?

– Ur ett beläggningsperspektiv är lösningen på plats för dagens volymer. Då finns det andra saker som behöver komma ner mer i pris. Hur stacken tillverkas och elmotorerna – allt måste byggas rätt, säger Torbjörn Sandberg.

Läs mer: ”Nya Toyota Mirai är en helt annan skapelse”

Han tror dock att försäljningen av bränslecellsbilar kommer att ta fart när konsumenterna och inte minst transportindustrin inser att vätgas är det absolut bästa alternativet, framför allt för långa körsträckor och för tunga fordon. För de tankas som en vanlig bil, ger samma räckvidd och fungerar på samma sätt rent logistiskt. Och när volymerna går upp kommer kostnaderna att sjunka.

– Om man tittar på elbilar så var det ingen som tog dem på allvar innan Tesla kom ut på vägarna – och för hybridbilar gällde samma sak med Toyotas Prius och Lexus. Konsumenterna börjar få upp ögonen för bränslecellsbilar och framför allt Hyundai och Toyota ligger långt framme med sina existerande modeller. Och jag tror att transportsektorn kan bidra till att få infrastrukturen för vätgas utbyggd. En miljömässig fördel jämfört med elen för batterier är spårbarheten. För man kan se om vätgasen är framställd med grå eller grön el, säger Torbjörn Sandberg.

14. Hyundai visar vätgaslastbil inspirerad av 1930-talet

2019-10-30 10:50, **Felix Björklund**

En första glimt av Hyundais kommande vätgaslastbil. HDC-6 Neptune är koreansk tillverkarens tanke om hur utsläppsfri tung trafik kan se ut. Och trots framtidsteknik är det klassisk design som har inspirerat.



HDC-6 Neptune

Att vi måste få ner utsläppen i transportsektorn är alla överens om. Och även om Tesla fått en hel del uppmärksamhet för sin elektriska långtradardragare verkar många tillverkare se bränslecellsteknik som framtiden.

En av dessa är Hyundai som nu har avtäckt konceptet HDC-6 Neptune.

Den koreanska tillverkaren står i startgroparna för att lansera en serieproduktionsmodell och har redan en diger kundlista. Tidigare i år meddelade företaget att de fram till 2025 ska leverera 1 600 bränslecellslastbilar till Schweiz.

– Det schweiziska projektet är ett första steg mot att ta sig an den större europeiska marknaden. Efter att ha skalat upp för att möta efterfrågan i Europa planerar Hyundai att lansera kommersiella bränslecellsfordon i andra regioner världen över, sade Cheol Lee, ansvarig för kommersiella fordon på Hyundai Motor, då affären presenterades i april.

Läs mer: **Hyundai storsatsar – och backas av statliga miljarder**

Dessa bilar är förvisso redan på väg i produktion, men nu får vi en fingervisning om hur Hyundai tänker sig att deras vätgaslastbilar framöver kan komma att se ut.

Designtemat är hämtat från 1930-talets art deco, och då framförallt från de strömlinjeformade tåg som Henry Dreyfuss utvecklade för New York. Precis som då handlar formspråket om att ge ett vardagligt och anonymt nyttofordon en egen stil och uttryck.



HDC-6 Neptune med trailern Nitro Termotech.

Bakom formgivningen står Luc Donckerwolke, en man som tidigare har kritat både Lamborghinis och Bentlys lastbilar, och han menar att friheten det innebär att slippa en förbränningsmotor kan göra underverk för formerna.

Läs mer: **Hyundai startar samarbete för utveckling av självkörande bilar**

Men konceptet handlar inte bara om själva dragbilen, även trailern är en viktig del. HT Nitro Thermotech kallas denna och är en kyltrailer.
Förutom att den kan hålla varor kalla så gör bränslecellerna att fordonet är snudd på ljudlös – en stor fördel för eventuella leveranser nattetid.
När det gäller HDC-6 Neptune har Hyundai inte gett några specifikationer, utan nöjer sig med att säga att det är en konceptstudie.

FELIX BJÖRKLUND

RELATERADE ARTIKLAR

”Det finns en enorm potential som vätgas kan realisera”

Nu ska Hyundais självkörande taxibilar rulla på allmän väg

”Nya Toyota Mirai är en helt annan skapelse”

Pendlarbil på abonnemang ska få folk att välja vätgas

Hyundai startar samarbete för utveckling av självkörande bilar

NyTeknik

15. General Motors återkallar 638 000 bilar

TT 2019-10-31 15:49

Den amerikanska fordonstillverkaren General Motors (GM) återkallar 638 000 SUV-fordon och pickup-bilar i USA för att åtgärda en hastighetssensor som kan orsaka plötsliga och oönskade inbromsningar.



Berörda modeller är Chevrolet Suburban, Chevrolet Tahoe och de så kallade Yukon-modellerna, med modellåren 2015–2020. Dessutom omfattas Chevrolet Silverado 1500 och GMC Sierra 1500 med modelåren 2014–2018.

De plötsliga inbromsningarna orsakade av sensorproblemet sker bara på hjulet på ena sidan av bilen, vilket innebär att det i hög hastighet kan bli tvära inbromsningar med dragning åt ena sidan, vilket ökar risken för att felet ska resultera i en olycka.

Enligt GM finns inga rapporter om olyckor till följd av problemet, som dock har rapporterats in till biltillverkaren av 150 olika bilanvändare.

RELATERADE ARTIKLAR

[GM inte längre högst värderade bilföretaget – omkört av Tesla]

[GM: Hummer kan få revansch – som elbil]

[Fiat och Peugeot ger inte upp sammanslagning]

[GM vill få lilla elbilstillverkaren att ta över fabriken]

16. Ny rapport: Svenska bilköpare grönast i Europa

Redaktören bytbil, 2019-10-30

Nu kräver biltillverkarna att andra EU-länder följer efter



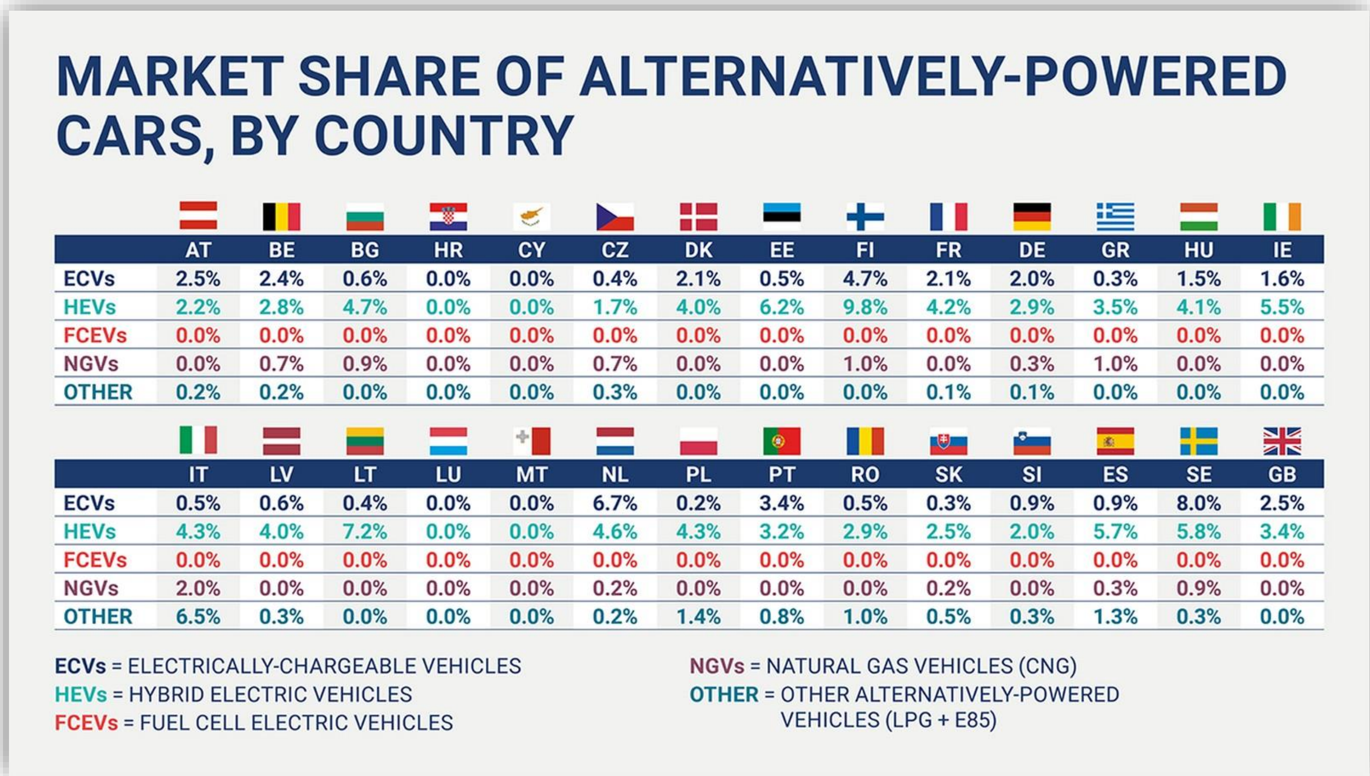
Svenska bilköpare är etta i Europa på att köpa miljövänligare laddbara bilar. Endast Nederländerna kommer i närheten. Men de andra EU-länderna släpar efter och nu kräver bilbranschen större förmåner för laddbara bilar i alla länder.

Försäljningen av laddbara bilar som går helt eller delvis på elektricitet ökar kraftigt i hela EU. Men den stora orsaken är ökad försäljning i ett fåtal länder. Det är framförallt länder som Sverige och Nederländerna som drar upp försäljningen, beroende på generösa bidragssystem. Sverige har den högsta procentandelen laddbara elbilar och hybridbilar i hela Europa enligt en ny rapport från ACEA, som är biltillverkarnas Europaorganisation. Åtta procent av de sålda bilarna i Sverige är nu laddbara,. Och vi ligger även bra till när de gäller självladdande elhybrider.

Övriga EU-länder släpar dock efter rejält och ligger långt efter Sverige och Nederländerna. Om det inte blir ändring kommer biltillverkarna att missa sina hårda CO_2-mål år 2021 och drabbas av höga EU-böter.

– Den oproportionerliga fördelningen av försäljningen av gröna bilar är oroande. För att uppnå EU: s extremt ambitiösa koldioxidmål måste det förändras. Vi adresserar därför myndigheterna. Om de inte har incitament förblir elbilsinnehav- otillgängligt för de flesta, säger ACEA:s irektör Eric-Mark Huitema.

Allra sämst är Polen där endast 0,2 procent av de sålda bilarna är elbilar eller laddhybrider. Norge ligger bäst till i hela Europa, men de ingår inte i EU och får inte räknas in i biltillverkarnas utsläppspool.



MARKET SHARE OF ALTERNATIVELY-POWERED CARS, BY COUNTRY

	AT	BE	BG	HR	CY	CZ	DK	EE	FI	FR	DE	GR	HU	IE
ECVs	2.5%	2.4%	0.6%	0.0%	0.0%	0.4%	2.1%	0.5%	4.7%	2.1%	2.0%	0.3%	1.5%	1.6%
HEVs	2.2%	2.8%	4.7%	0.0%	0.0%	1.7%	4.0%	6.2%	9.8%	4.2%	2.9%	3.5%	4.1%	5.5%
FCEVs	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
NGVs	0.0%	0.7%	0.9%	0.0%	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%	1.0%	0.0%	0.3%	1.0%	0.0%	0.0%
OTHER	0.2%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%

	IT	LV	LT	LU	MT	NL	PL	PT	RO	SK	SI	ES	SE	GB
ECVs	0.5%	0.6%	0.4%	0.0%	0.0%	6.7%	0.2%	3.4%	0.5%	0.3%	0.9%	0.9%	8.0%	2.5%
HEVs	4.3%	4.0%	7.2%	0.0%	0.0%	4.6%	4.3%	3.2%	2.9%	2.5%	2.0%	5.7%	5.8%	3.4%
FCEVs	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
NGVs	2.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.3%	0.9%	0.0%
OTHER	6.5%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	1.4%	0.8%	1.0%	0.5%	0.3%	1.3%	0.3%	0.0%

ECVs = ELECTRICALLY-CHARGEABLE VEHICLES
HEVs = HYBRID ELECTRIC VEHICLES
FCEVs = FUEL CELL ELECTRIC VEHICLES
NGVs = NATURAL GAS VEHICLES (CNG)
OTHER = OTHER ALTERNATIVELY-POWERED VEHICLES (LPG + E85)

Bilar som går på natur- och biogas har blivit populära i vissa länder. Italien toppar Europa-ligan och två procent av de sålda bilarna går på gas. Sverige ligger långt framme också, med 0,9 procent gasbilar.

Många ser bränslecellsbilar som en framtida teknologi. Men hittills har de svårt att hävda sig. Tyskland är det land där de säljer bäst, men endast 154 bilar har sålts på ett år.

Med Sveriges höjda bonus-malus-system för bilskatter kommer andelen laddbara bilar att öka ytterligare nästa år. En vanlig bensinbil kan kosta 5000-10000 kr i skatt per år, medan en laddhybrid ger bonus på 20000-30000 kr sex månader efter inköpet.



Redaktören bytbil

17. Ferrarin räddad - sultanens bilsamling ruttnar bort

Redaktören bytbil

2019-11-01

Äger 7000 super- och lyxbilar



Världens största samling med superbilar och exklusiva lyxbilar kan vara på väg att förstöras. Sultanen av Brunei äger 7000 bilar – men uppges slarva med skötseln och förvaringen. Listan på samlingen och bilder visar på rader av unika bilar som ingen använder – bilsamlare . Nu har en en Ferrari F40 från samlingen räddats och renoverats – nu har den fått ny interiör och ny lack.

Sultanen av Brunei, eller Hassanal Bolkiah som han egentligen heter, är en av världens rikaste människor. Hans släkt har styrt Brunei ända sedan 1400-talet och han är envåldshärskare över det lilla landet som är en självständig stat men som gränsar till Malaysia på ön Borneo.

Fyndigheter av olja och naturgas har gjort lilla Brunei till ett väldigt rikt land. Invånarna får både sjukvård och skola betald och bidrag för att bo trots att landet varken har skatt eller moms. Men allra rikast är sultanen. Han har tidigare betraktats som världens rikaste person med en förmögenhet på nästan 400 miljarder kronor, men sjunkande oljepriser har gjort att hans förmögenhet har gått ner och familjen har till och med fått se över ekonomin.

Tidigare i år drabbades sultanen dessutom av en enorm protestvåg efter att ha infört nya lagar om att homosexuella ska stenas. Till slut tvingades han att backa på grund av protester från bland annat George Clooney och Elton John. Även svenska kungen har kritiiserats efter att han hyllat envåldshärskaren och gett honom en orden.

– Han har ju en kolossal närhet till folket, sa kung Carl Gustaf för ett antal år sedan.



Allra mest känd är sultanen för sin enorma bilsamling. Han och hans bror har under många år samlat de snabbaste och lyxigaste bilarna som går att köpa i världen. Under många år var han den största kunden till tillverkare som Ferrari, Rolls-Royce och Bentley. Totalt sett ska samlingen innehålla 7000 bilar. Uppgifterna om vilka bilar som ingår varierar men värdet på samlingen uppgår till cirka 7 miljarder kronor. Enligt vissa uppgfiter ingår **500 Mercedes**, **450 Ferraris**, **380 Bentleys**, över **100 Koenigsegg**, **21 Lamborghini**, **11 Aston Martin**, **179 Jaguarer** and **209 BMW**-bilar. Den stora favoriten är dock Rolls-Royce. Samlingen innehåller **600 Rolls-Royce**, inklusive en bil som är pläterad i 24 karats guld och används vid bröllop.

De senaste åren har det kommit flera uppgifter om att sultanen inte längre klarar att sköta de 7000 bilarna i samlingen på grund av att ekonomin i oljeriket blivit sämre när oljepriset har fallit. Dessutom ska en av hans bröder enligt olika uppgiftger ha försnillat en pengar.

Väldigt få utomstående personer har fått besöka den enorma samlingen, men så här berättar en bilmäklare som besökta Brunei för att köpa upp Ferrari-bilar för Gizmodo:

– Vi gick först genom åtta tvåvåningsbyggnader som hade 120 bilar på varje våning. Varje våning hade ett tema, till exempel innehöll en våning Porsche från 959 fram till bilar i slutet av 1990-talet när pengarna tog slut. En annan våning innehöll främst 1996-1997 Mercedes-Benz 500, alla i svart på svart. En annan byggnad innehöll mestadels nyare Ferraris inklusive några dussin 456 och 550 med flera 550 utrustade med experimentella automatiska växellådor från X-Trac.

Dessvärre var många av bilarna misskötta och anfrätta av Bruneis soliga och fuktiga klimat. Bara några hundra bilar var i tillräckligt bra skick för att kunna säljas utan omfattande renovering. Många av bilarna var inte ens startade på mer än fem år.

– När jag öppnade dörren på bilen såg jag att den hade blivit så varm med fönstren uppe i Brunei-sommaren att skumplastningen i ratten hade smält och hade bildat en pöl med smält skum i framsätet. Läderomslaget låg fortfarande på den karga stålkanten på rattet och hängde ner som en begagnad kondom. Hela interiören hade ”försvunnit” i den tropiska värmen och fuktigheten hade gjort läderinredningen luddigt grå av mögel.

Om Sultanen av Brunei har kvar alla sina 7000 bilar eller om han har börjat sälja av är oklart. I dagarna kom i alla fall nyheten om att en Ferrari F40 räddats ur samlingen. F40:n var den sista Ferrarin som Enzo Ferrari var med och utvecklade och designen av Pininfarina står sig än i dag. Den 2,9-liters V8:an med biturbo ger den prestanda som håller än i dag.



Sultanen av Brunei köpte tio Ferrari F40. Trots att bilen bara gick att få i rött såg han till att få dem i flera olika kulörer, bland annat svart, gul, grå och vit. Dessutom var de högerstyrda, trots att de bara fanns med vänsterstyrning. Den aktuella bilen som räddats är en av de gråa. Dessutom ville sultanen ha den med en annan inredning, Ferrari tvingades montera in säten och instrumentpanel från en Testarossa i sultanens F40-bilar.

Den gråa F40:n har nu renoverats av superbilsspecialisten DK Engineering. De har ersatt Testarossa-inredningen med riktiga Ferrari racingstolar och lackerade först om bilen i Ferrari-rött: Rosso Corsa. Men till slut ångrade sig och nu har bilen fått sin gråa sultanlack åter. Testarossa-inredningen verkar dock ha hamnat på soptippen.

– Den enda högerstyrda F40 som faktiskt kom till Brunei som har åkt därifrån. Den här har varit i Storbritannien i några år nu och har sålts flera gånger av DK. Det målades om i rött några år tillbaka. Vi har dock just återställt den till den färg som valts av Bruneis kungafamilj hos Pininfarina som färdigställde bile



GRANTURISMO

18. Ford Thunderbird

Gran Turismo Magazine nr.5 2018

Det var många som drömde om en ny Thunderbird. Och till sist föll Ford till föga och gjorde en ny för det nya millenniet. Men alla drömmar mår inte bra av att uppfyllas. Bilen blev en flopp, men det hindrar inte att den är bra.



Beslutsångest är det första ord som dyker upp i skallen när den elfte generationen Thunderbird kommer på tal. Sällan har väl någon bil haft en så utdragen födelseprocess. Redan 1997 hade projektet initierats och 1999 visades konceptet som sedan under hela året turnerade runt till olika shower i USA.

På Detroitsalongen i januari 2000 slog man på stort och visade en hel rad exemplar i regnbågens alla färger. Jag var själv där och hörde hur designchefen Jay Mays talade vitt och brett om Fords satsning på retrodesign, eller "retrofuturism" som han hellre kallade det. Han hade bland annat ritat nya VW Beetle och visste en del om saken.

Ändå hade Ford inte tagit något beslut om tillverkning, det skulle dröja ända till 22 maj år 2000 innan man enades om att verkligen bygga den Thunderbird man så stolt visat upp i ett par år.

Förvirringen beror förmodligen på den chefs- och organisationskarusell Ford höll på med vid tiden. Ungefär samtidigt som den förra generationen Thunderbird lades ner 1997 och man började tänka på en ny, tog Jac Nasser makten och Jay Mays ersatte Jack Telnack som ansvarig för design.

Dessutom bildades Premier Automotive Group, en prestigeavdelning under ledning av tidigare BMW-mannen Wolfgang Reizle. Och det är där man hittar en del av bakgrunden till det som blev Thunderbird.

I gruppen ingick inte bara Volvo och Aston Martin, utan även Lincoln och Jaguar, samt Land Rover. Det var redan 1990 som man köpte Jaguar och därefter försökte integrera det tekniskt med Lincoln. Resultatet var Lincoln LS som delade grundplattform och chassi med Jaguar S-Type. Dessutom använde den en något kortslagigare variant av Jaguars fyraliters V8.



Och det var ur samma konstruktion man skapade den nya Thunderbirden som delvis alltså var en mer europeisk Jaguarsläkting än de flesta känner till.

Men medan Lincoln LS blev en stor succé slog inte Thunderbird alls och det trots att den utnämndes till Årets Bil i USA av Motor Trend. Somliga amerikanska rapporter talar också om att den utdragna lanseringsprocessen hade fått vissa handlare och kunder att tröttna redan innan de kunde lägga vantarna på bilen. Men ännu troligare är att Ford inte hade någon vettig idé när det gällde marknadsföringen och att handlarna var bättre på pickisar än på lyxbilar. Planen var att sälja cirka 25 000 bilar om året och 2002 fick man ut hela 31 368 bilar, men sedan dog intresset. Den sista tillverkade rullade av bandet den 1 juli 2005 och av den sista årsmodellen lyckades man bara sälja 9 548 exemplar.

I efterhand har Motor Trend sagt att Årets Bil-utnämningen av T-Birden var en av de pinsammaste man gjort. Ganska orättvist med tanke på att det var försäljningen och inte bilen i sig som floppade. Den fick mycket beröm för sina köregenskaper och stilen som anknöt till den första femtiotalsmodellen.

Några tyckte visserligen att den såg lite könlös och inte tillräckligt tuff ut, men på det hela taget gillande kunderna bilen även om den ansågs dyr. Inklusive hardtopen gick den på nästan 40 000 dollar när snittbilpriset i USA låg på dryga hälften. Man fick ändå ut 200 exemplar som julklappar genom att inkludera dem i varuhuset Neiman Marcus julkatalog.

Kvalitetsmässigt funkade den över förväntan, de få återkommande fel som rapporterats är av elektronisk typ. Framför allt trasslade tändningen och då främst de tändspolar som satt direkt på tändstiften. Men idag finns det billigare och bättre eftermarknadsalternativ. Tar man även med i beräkningen att Thunderbirden oftast körts betydligt färre mil än de modeller den delar teknik med är den klart mer driftsäker. Något av ett fynd alltså, en exklusiv uddabil med ett visst mått av samlarpotential.





Text av Robert Petersson

19. Grattis Panther Solo!

Publicerad 4 november 2009

Text Carl Legelius

Idag gratuleras alla Sverker, vi på Klassiker hissar även flaggan för Solo, Panther Solo!



Biltillverkaren Panther Westwinds grundades 1972 av Robert "Bob" Jankel och första bilen var en kopia av Jaguar SS100 kallad Panther J72.

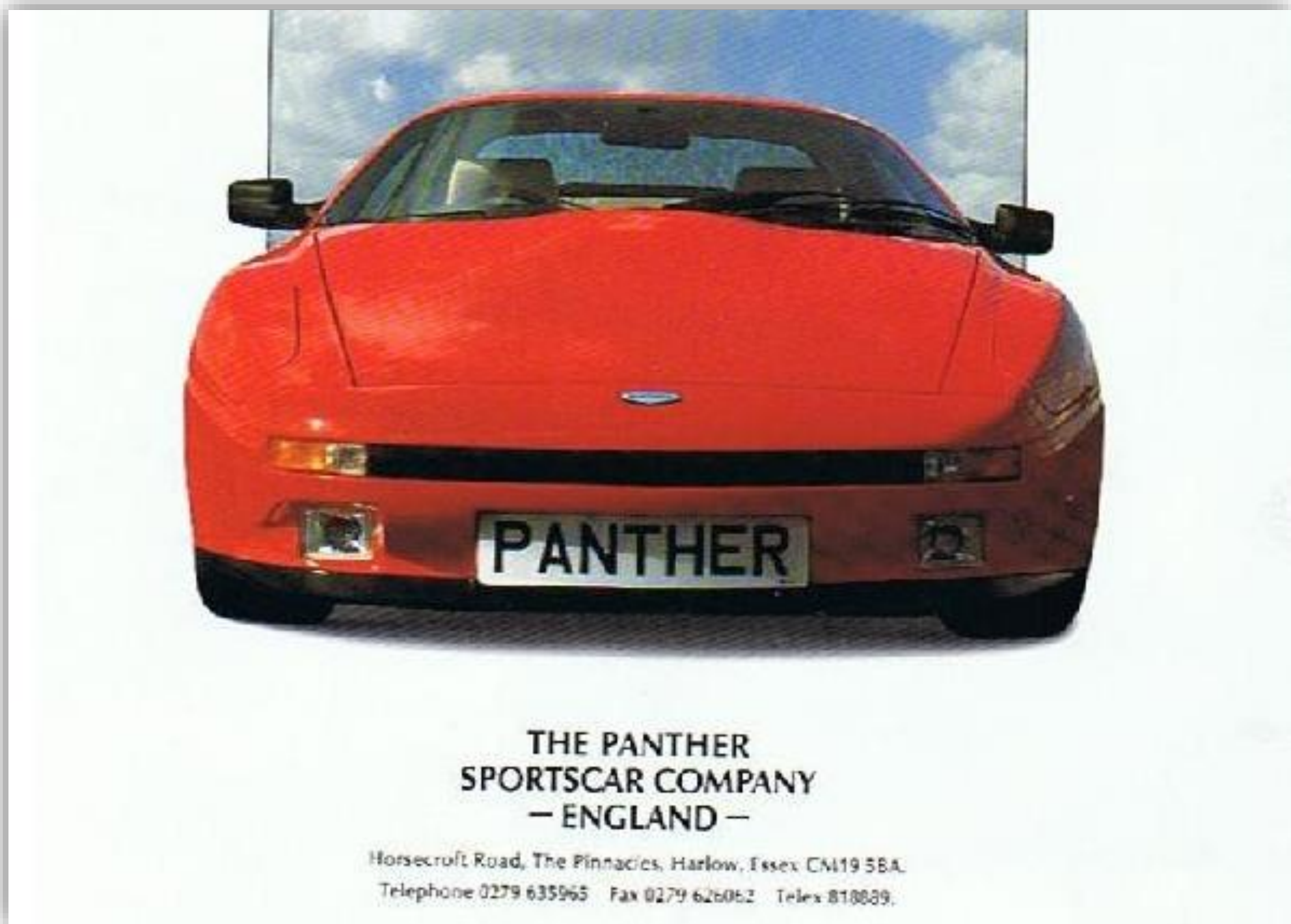
Under 1970-talet tog man fram flera retrobilar baserade på standardbilskomponenter och nådde vissa framgångar med detta.

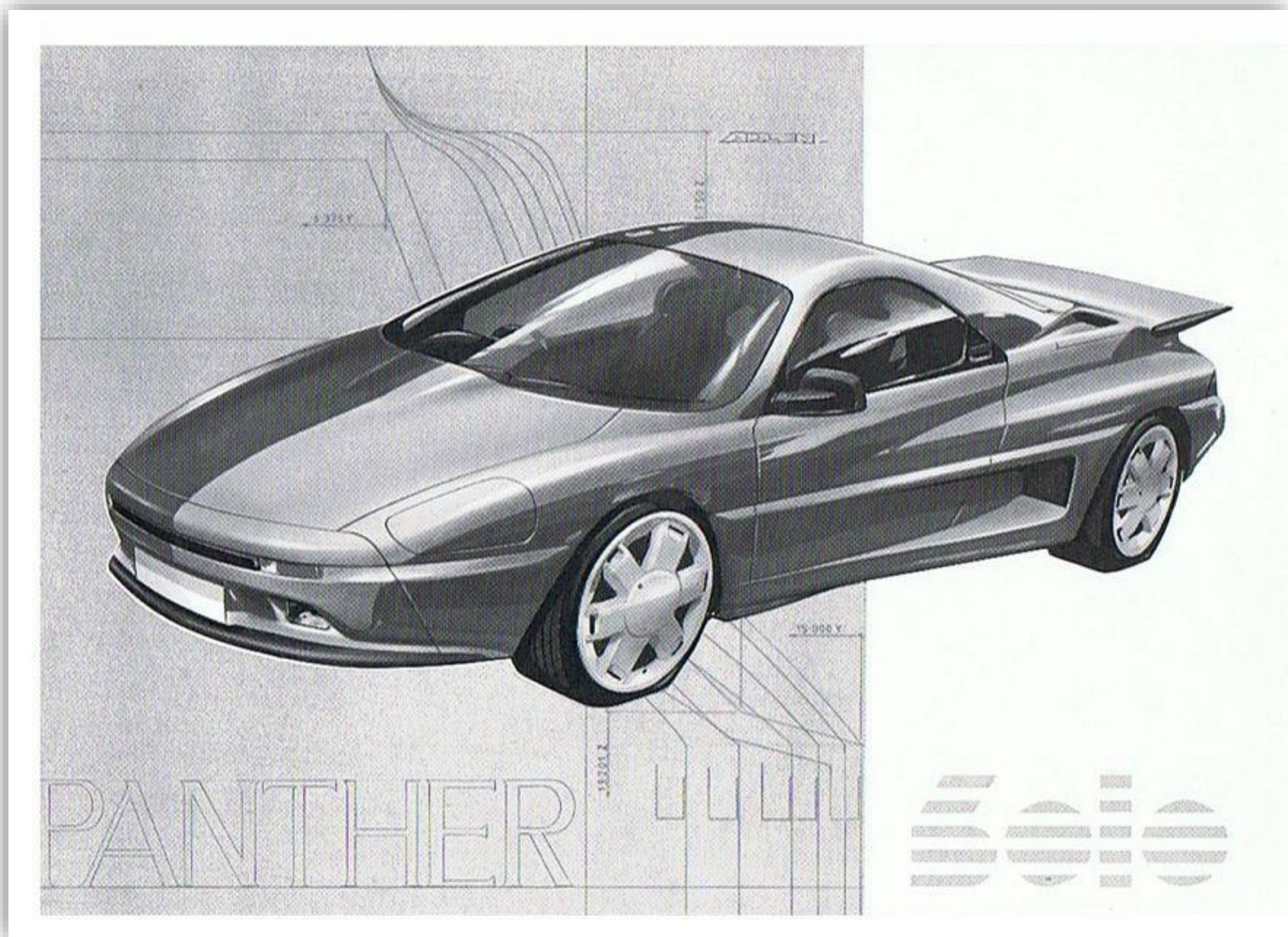
Efter att Jankel lämnat företaget i skiftet mellan 1970- och 1980-tal siktade de nya ägarna in sig på modernare skapelser. 1984 presenterades första Panther Solo, en bakhjulsdriven mitt-motorbil med Ford Fiesta-mekanik som skulle konkurrera med Toyota MR2.

Det blev inte mer än en konceptbil, istället valde man att sikta högre, mot betydligt dyrare konkurrenter.

Solo 2 som visades 1987 var fyrhjulsdriven, hade kolfiberförstärkt kaross och var uppbyggd runt en monocoque i aluminium. Motorn kom från Sierra Cosworth.

Pressen var positiv, i alla fall den brittiska, men inte många exemplar byggdes. Uppgifterna går isär men inte mer än mellan 12 och 22 bilar blev det. Den nya ägaren av Panther, sydkoreanska Ssang Yong, försökte lite halvhjärtat lansera Solo 3 men det hela rann ut i sanden.


PANTHER
THE PANTHER
SPORTSCAR COMPANY
— ENGLAND —
Horsecroft Road, The Pinnacles, Harlow, Essex CM19 5BA.
Telephone 0279 635965 Fax 0279 626062 Telex 818839.


PANTHER
Solo

SPORT BLADET

20. Lewis Hamilton världsmästare i Formel 1

Av Anna Andersson, 3 november 2019 21:48

Vann sjätte VM-titeln i F1



Lewis Hamilton är världsmästare i Formel 1 för sjätte gången.
Detta är överväldigande, jublar han.

***FILM**: https://www.aftonbladet.se/a/kJxK0A*

Valtteri Bottas, Mercedes, tog starten av USA:s GP från pole position, men bakom honom hade Red Bulls Max Verstappen inte en tillräckligt bra bil och Ferraris båda förare hade stora problem.

Det gjorde att VM-ledaren Lewis Hamilton, som startade femma, kunde avancera och när Valtteri Bottas gjorde ett andra depåstopp tog teamkollegan över ledningen. Hamilton valde att ligga kvar på banan, men Bottas som hade betydligt bättre däck tack vare sin strategi med två stopp kom allt närmare. På det 52 av de 56 varven kunde finländaren köra om och vinna USA:s GP.

– Jag är otroligt glad över den här segern, det var viktigt för mig, säger Valtteri Bottas efter loppet.

– Men det är lite mixade känslor.

Hamilton med sex VM-titlar

I och med att Lewis Hamilton körde in som tvåa i USA:s GP tog britten sin sjätte VM-titel.

– Ett stort grattis till Lewis, sa Bottas som slutade tvåa i VM.

– Jag misslyckades med att nå mitt mål i år, men det finns alltid ett nästa år.

Detta var britten Hamiltons sjätte VM-titel i F1. Han vann den första med McLaren-Mercedes 2008 och har sedan vunnit ytterligare fem tillsammans med Mercedes sedan 2014 och är därmed den näst mest framgångsrika F1-föraren i historien efter Michael Schumacher.



– Vi fortsätter att lufta, vi fortsätter att lyfta. Jag kan inte förstå detta. Det är helt otroligt, säger Lewis Hamilton efter målgång.

– Jag fylld av känslor och jag har hela teamet och även min familj med mig här nu. Det är en stor ära för mig att mitt namn nämns med de stora stjärnorna i F1-historien. När jag var sex eller sju år gammal så sa pappa till mig att jag aldrig fick ge upp och det är familjens motto. Vi ger inte upp.

Ger aldrig upp

Lewis Hamilton, som tävlat i F1 sedan 2007, har kontrakt med Mercedes i ett år till och har då möjligheten att vinna sin sjunde VM-titel. Lika många som Michael Schumacher tog under sin karriär

– Jag vet inte hur det blir med fler mästerskap, men jag kan säga att jag fortfarande känner mig pigg i kroppen och kommer att trycka på i alla race som kommer framöver, lovar Hamilton som nu vunnit VM-titeln tre år i följd och som hunnit fylla 34 år.

Två lopp återstår av årets säsong, i Brasilien och Abu Dhabi.

FAKTA

Förarna med flest VM-titlar i Formel 1

Michael Schumacher, Tyskland,	7 VM-titlar
Lewis Hamilton, Storbritannien,	6 VM-titlar
Juan-Manuel Fangio, Argentina,	5 VM-titlar
Alain Prost, Frankrike,	4 VM-titlar
Sebastian Vettel, Tyskland,	4 VM-titlar
Jack Brabham, Australien,	3 VM-titlar
Niki Lauda, Österrike,	3 VM-titlar
Ayrton Senna, Brasilien,	3 VM-titlar
Jackie Stewart, Storbritannien,	3 VM-titlar
Nelson Piquet, Brasilien,	3 VM-titlar

FAKTA

Resultat USA:s GP 2019

1) V. Bottas,	Mercedes
2) L. Hamilton,	Mercedes
3) M. Verstappen,	Red Bull
4) C. Leclerc,	Ferrari
5) A. Albon,	Red Bull
6) D. Ricciardo,	Renault
7) L. Norris,	McLaren
8) C. Sainz,	McLaren
9) N. Hülkenberg,	Renault
109 D. Kvyat,	Toro Rosso
11) S. Perez,	Racing Point
12) K. Räikkönen,	Alfa Romeo
13) L. Strollm,	Racing Point
14) A. Giovinazzi,	Alfa Romeo
15) R. Grosjean,	Haas
16) P. Gasly,	Toro Rosso
17) G. Russell,	Williams
18) K. Magnussen,	Haas
19) R. Kubica,	Williams
20) S. Vettel,	Ferrari

Läs också



Andersson: Hamilton kommer aldrig bli tidernas största



Så nära är Hamilton Schumachers rekord i Formel 1

✓ *Se fler höjdpunkter på viafree.se och matcherna live eller 48 timmar i efterhand på viaplay.se*

SLUT